Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 35.

(Nr. 8365.) Gesetz, betreffend die Uebernahme einer Zinsgarantie des Staates für eine Prioritäts-Anleihe der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft bis auf Höhe von 2,100,000 Mark. Vom 30. Juni 1875.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen &c. verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung ist ermächtigt, der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft die Garantie des Staates für die Verzinsung einer zur Höhe von 2,100,000 Mark aufzunehmenden Anleihe der Gesellschaft nach näherer Maßgabe des beigedruckten, unter dem 1. Juni 1875. mit dem Vorstande der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages zu bewilligen.

§. 2.

Mit der Ausführung dieses Gesetzes werden der Finanzminister und der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Bad Ems, den 30. Juni 1875.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck. Camphausen. Gr. zu Eulenburg. Leonhardt. Falk. v. Kameke. Achenbach.

Ausgegeben zu Berlin den 3. August 1875.

Zwischen dem Geheimen Ober-Regierungsrath Duddenhausen und dem Geheimen Finanzrath Roetger als Kommissarien des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und des Finanzministers einerseits und der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft, vertreten durch deren Spezialdirektor Freiherrn v. d. Bussche zu Burgsteinfurt andererseits, ist unter Vorbehalt der landesherrlichen Genehmigung, sowie der Genehmigung des Aufsichtsrathes und der Generalversammlung der Aktionaire der bezeichneten Eisenbahngesellschaft nachstehender Vertrag abgeschlossen.

§. 1.

In Abänderung des §. 1. des zwischen der Königlichen Direktion der Westfälischen Eisenbahn und der bezeichneten Gesellschaft am 3. März 1872. abgeschlossenen Vertrages (Gesetz-Samml. für 1872. S. 634. ff.) übernimmt der Staat schon jetzt die Verwaltung des Unternehmens der bezeichneten Gesellschaft und die Fertigstellung der ihr konzessionirten Bahn für Rechnung der Gesellschaft. Bei der unverzüglich zu bewirkenden Uebergabe der Bahn nebst ihrem gesammtem Zubehör hat der bisherige Vorstand der Gesellschaft der Königlichen Direktion der Westfälischen Eisenbahn das zur weiteren Abrechnung mit den betheiligten Grundeigenthümern, Bauunternehmern und Lieferanten 2c. erforderliche Material vollständig und zum Abschlusse vorbereitet zu übergeben und allen desfallsigen Anforderungen der gedachten Direktion zu entsprechen.

§. 2.

Das zur Bezahlung der Baugläubiger und zur Fertigstellung der Bahn noch erforderliche Kapital von 2,100,000 Mark wird durch Ausgabe 4½prozentiger Prioritäts-Obligationen der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft beschafft.

Der Staatsregierung bleibt die Bestimmung der Modalitäten der Begebung dieser Obligationen lediglich überlassen.

Das der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft unterm 16. September 1874. bewilligte Allerhöchste Privilegium zur Emission von 960,000 Mark Prioritäts-Obligationen — wovon die Gesellschaft noch keinen Gebrauch gemacht hat — wird hierdurch für erloschen erklärt.

§. 3.

Für den Fall, daß der Reinertrag der Bahn zur Verzinsung der vorbezeichneten Obligationen nicht ausreichen sollte, wird vom Staate der erforderliche Zuschuß geleistet.

Der Reinertrag wird dergestalt berechnet, daß von den gesammten Jahreseinnahmen der Bahn

a) die laufenden Betriebskosten jeder Art,
b) die konzessionsmäßig dem Reserve- und Erneuerungsfonds zuzuführenden Beträge

abgezogen werden.

Soweit wider Erwarten durch die gesammten Jahreseinnahmen der Bahn die Betriebskosten nicht gedeckt werden sollten, hat der Staat auch hier den erforderlichen Zuschuß zu leisten.

§. 4.

Zur Amortisation der vorbezeichneten Obligationen sollen — vorbehaltlich näherer desfallsiger Bestimmung in dem zu ertheilenden bezüglichen Allerhöchsten Anleiheprivilegium — jährlich verwendet werden:

a) der nach Deckung der Zinsen der Obligationen etwa verbleibende Reinertrag bis zur Höhe eines halben Prozents der bewilligten Anleihe,

b) die Zinsen der amortisirten Obligationen.

§. 5.

Die aus der Staatskasse in Gemäßheit des §. 3. etwa geleisteten Zuschüsse nebst fünf Prozent Zinsen derselben werden aus den die Zinsen und Amortisationsquoten der Anleihe übersteigenden Reinerträgen späterer Betriebsjahre erstattet. Die Inhaber der Stammaktien und der Stammprioritätsaktien sollen erst dann Anspruch auf Gewährung einer Dividende haben, wenn die aus der Staatskasse geleisteten Zuschüsse nebst Zinsen vollständig erstattet worden sind. Uebersteigt alsdann der zur Zahlung jener Dividende disponible Reinertrag der Bahn vier Prozent des zur Emission gelangten Aktienkapitals, so soll dem Staate der dritte Theil jenes Ueberschusses über obige vier Prozent zufallen.

Der in §. 4. des Betriebsüberlassungsvertrages vom 3. März 1872. den Mitgliedern des Aufsichtsrathes eventuell zugesicherte Anspruch auf Tantième erstreckt sich nicht auf den vorbezeichneten Gewinnantheil des Staates.

§. 6.

Das im §. 7. des Eingangs erwähnten Vertrages vom 3. März 1872. vorbehaltene Kündigungsrecht wird für die Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft aufgehoben.

Im Uebrigen behält es bei jenem Vertrage vom 3. März 1872., insoweit derselbe durch den heutigen Vertrag nicht abgeändert ist, vorbehaltlich etwaiger, die Vertheilung der Kosten der Allgemeinen Verwaltung (cfr. §§. 2. ff.) betreffenden Abänderungen, sein Bewenden.

§. 7.

Nach Ablauf von zehn Jahren seit Eröffnung des Betriebes ist der Staat jederzeit berechtigt, die Uebertragung des Eigenthums der Bahn nebst sämmtlichem beweglichen und unbeweglichen Zubehör derselben, insbesondere dem angesammelten Reserve- und Erneuerungsfonds und allen Aktivforderungen der Gesellschaft zu verlangen.

Die Gegenleistung des Staates soll in der Uebernahme sämmtlicher Schulden der Gesellschaft bestehen. Außerdem hat der Staat, falls die gesammten Bruttoeinnahmen der der Abtretung der Bahn vorhergegangenen fünf Betriebsjahre einen Ueberschuß über die gesammten Betriebskosten, Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds, Zinsen und Amortisationsquoten der Anleihen der Gesellschaft innerhalb desselben Zeitraums ergeben haben, den fünffachen Betrag des — nach Abzug des dem Staate nach §. 5. zugefallenen Dividendenantheils verbleibenden — Ueberschusses als Kapitalabfindung zu zahlen. Auf diese Abfindung kommen indeß die bis zur Uebernahme der Bahn noch nicht erstatteten Zu-

Zuschüsse des Staates nebst Zinsen (cfr. §§. 3. und 5.) zum vollen Betrage in Anrechnung.

Die käufliche Uebernahme kann vom Staate nur zum Schlusse eines Betriebsjahres nach mindestens ein Jahr vorher erfolgter Ankündigung verlangt werden.

§. 8.

Der bisherige Gesellschaftsvorstand hat bezüglich der Finanzlage der Gesellschaft die Versicherung abgegeben,

daß die Schulden der Gesellschaft den Betrag von 1,840,500 Mark nicht übersteigen,

daß ferner ein großer Theil der Aktionaire der Gesellschaft auf die Zahlung der in §. 8. des Gesellschaftsstatuts bezeichneten Bauzinsen vom 1. Juli 1874. ab bereits verzichtet habe, und daß die unverzüglich einzuberufende Generalversammlung der Gesellschaft unter Abänderung des vorbezeichneten §. 8. des Statuts die nachträgliche Bezahlung der seit 1. Juli 1874. rückständigen Bauzinsen nur für den Fall statuiren werde, wenn und soweit dieselbe demnächst ganz oder theilweise — während des Betriebes der Bahn für Rechnung der Gesellschaft — aus den Erträgnissen der Bahn nach Deckung der Betriebskosten, der Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds, der Verzinsung und Amortisationsquoten der Anleihen der Gesellschaft und nach Rückerstattung der vom Staate etwa geleisteten Zinsen- und Betriebskostenzuschüsse nebst Zinsen stattfinden könne, wogegen nach Erwerbung der Bahn durch den Staat jeder Anspruch auf die alsdann etwa noch rückständige Bezahlung jener Bauzinsen aus den Erträgen späterer Betriebsjahre erloschen sein solle.

Der vorstehende Vertrag soll nur in Gültigkeit treten, wenn längstens bis zum 15. Juli 1875. jener Generalversammlungsbeschluß herbeigeführt und längstens bis dahin der Staatsregierung von den Interessenten der Bahn ein Garantiefonds von 150,000 Mark zu dem Zwecke bestellt wird, um denselben zur Deckung etwaiger rechtsgültiger, den oben bezeichneten Betrag übersteigender Schulden resp. etwaiger rechtsgültiger, auf die bisherige bezügliche Statutbestimmung gestützter Ansprüche auf Bauzinsen zu verwenden, ohne daß den betreffenden Kautionsbestellern ein Regreßanspruch gegen die Gesellschaft zustehen soll.

Dieser Fonds soll eventuell erst nach fünf Jahren rückzahlbar sein.

Berlin, den 1. Juni 1875.

Freiherr v. d. Bussche,

Spezialdirektor der Münster-Enscheder Eisenbahn.

Duddenhausen. Roetger.

(Nr. 8366.) Vertrag zwischen Preußen und Anhalt wegen Führung der Berlin-Wetzlarer Eisenbahn durch Herzoglich Anhaltisches Gebiet und wegen Anlage einer Zweigbahn nach Staßfurt bezw. Leopoldshall. Vom 11. Juni 1875.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen und Seine Hoheit der Herzog von Anhalt haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Führung der Berlin-Wetzlarer Eisenbahn durch Herzoglich Anhaltisches Gebiet und über die Anlage einer Zweigbahn nach Staßfurt bezw. Leopoldshall, Bevollmächtigte ernannt, nämlich:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Allerhöchstihren Ministerialdirektor der Eisenbahnverwaltung, Theodor Weishaupt,

Seine Hoheit der Herzog von Anhalt:
Höchstihren Regierungspräsidenten August Oelze,

welche unter Vorbehalt der Ratifikation folgenden Staatsvertrag abgeschlossen haben.

Artikel I.

Die Herzoglich Anhaltische Regierung gestattet der Königlich Preußischen Regierung die durch das Königlich Preußische Gesetz vom 11. Juni 1873. zur Ausführung für Staatsrechnung genehmigte Eisenbahn von Berlin nach Wetzlar durch das östlich der Elbe gelegene Anhaltische Gebiet über Nedlitz und Lindau und durch das westlich der Elbe gelegene Gebiet über Güsten zur Landesgrenze nach ihrer Wahl entweder in der Richtung auf Aschersleben und Straßberg oder auf Sandersleben zu führen, auch von der vorgedachten Bahn aus eine Zweigbahn nach Staßfurt und Leopoldshall, sowie den in der Nähe dieser Orte gelegenen bezw. noch anzulegenden Salzschächten und industriellen Etablissements herzustellen.

Artikel II.

Die Herzoglich Anhaltische Regierung räumt für die nach gegenwärtiger Uebereinkunft innerhalb Ihres Gebietes herzustellenden Eisenbahnanlagen nach Maßgabe der bestehenden Landesgesetze das Recht zur Expropriation und vorübergehenden Benutzung des dazu erforderlichen Grund und Bodens ein.

Artikel III.

Sowohl die Feststellung des gesammten Bauprojekts für die den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnen, als auch die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge einschließlich der Dampfwagen soll lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen.

Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauprojekte, soweit diese die Herstellung von Brücken, Durchlässen, Flußkorrektionen, Wegeübergängen und Parallelwegen betreffen, der Herzoglich Anhaltischen Regierung innerhalb Ihres Gebietes vorbehalten.

 Sollte

Sollte die Herzoglich Anhaltische Regierung künftig in Folge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vizinalstraßen anordnen oder genehmigen, welche die projektirten Eisenbahnen kreuzen, so kann die Königlich Preußische Regierung hiergegen keine Einsprache erheben; es sollen aber von der Herzoglich Anhaltischen Regierung alle erforderlichen Maßregeln getroffen werden, damit durch solche Anlagen weder der Betrieb der Eisenbahnen gestört werde, noch der Betriebsverwaltung ein anderer Aufwand daraus erwachse, als der für die Bewachung der neuen Uebergänge.

Artikel IV.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt freigestellt, dem Bahnkörper und den Kunstbauten die für zwei Geleise erforderlichen Abmessungen geben und zur Ausführung des zweiten Geleises nach eigenem Ermessen schreiten zu lassen. Die Spurweite der Bahngeleise soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen, auch die Ausführung der Bahnen und das gesammte Betriebsmaterial unter Beachtung der vom Reiche zu erlassenden Normativbestimmungen, sofern und soweit aber solche nicht ergehen, nach Maßgabe der von dem Vereine der Deutschen Eisenbahnverwaltungen angenommenen einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr derartig eingerichtet werden, daß die Transportmittel nach allen Richtungen hin auf die angrenzenden Bahnen ungehindert übergehen können.

Artikel V.

Der Herzoglich Anhaltischen Regierung bleibt in Ansehung der auf Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecken die Landeshoheit vorbehalten. Auf diesen Strecken sollen nur Herzoglich Anhaltische Hoheitszeichen angewendet werden.

Artikel VI.

Die kontrahirenden Regierungen sagen sich gegenseitig die den bestehenden Gesetzen entsprechende, von den kompetenten Behörden zu bewirkende Untersuchung und Bestrafung derjenigen Polizei- und Kriminalvergehen zu, welche die Anlage dieser Bahnstrecken und den Transport auf denselben betreffen, und von ihren resp. Unterthanen in dem Gebiete des anderen Staates werden begangen werden.

Die Königliche Preußische Eisenbahnverwaltung hat wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß der Anlage oder des Betriebes der im Herzoglich Anhaltischen Gebiete belegenen Bahnstrecken gegen sie erhoben werden möchten, sich der Herzoglich Anhaltischen Gerichtsbarkeit und den Herzoglich Anhaltischen Gesetzen zu unterwerfen, und zu diesem Behufe in der Stadt Zerbst Domizil zu nehmen.

Artikel VII.

Die im Herzogthum Anhalt zum Schutze der Eisenbahnen und Telegraphen und des Betriebes derselben jeweilig bestehenden gesetzlichen Bestimmungen finden gleichmäßig auch auf die im Herzoglich Anhaltischen Gebiete belegenen Strecken der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnen Anwendung.

Art.

Artikel VIII.

Der Herzoglich Anhaltischen Regierung bleibt vorbehalten, zur Handhabung des Ihr über die im Herzogthum belegenen Bahnstrecken zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechts einen beständigen Kommissarius zu bestellen, welcher die Beziehungen zur Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen zu vertreten hat, welche nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der Behörden geeignet sind.

Artikel IX.

Die Handhabung der Bahnpolizei auf den im Herzoglich Anhaltischen Gebiete belegenen Bahnstrecken erfolgt durch das Königlich Preußische Eisenbahnpersonal, welches auf Präsentation der Königlich Preußischen Betriebsverwaltung von den kompetenten Herzoglichen Behörden in Pflicht zu nehmen ist.

Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich dieser Bahnstrecken den betreffenden Herzoglichen Organen ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Artikel X.

Die Anstellung und Beaufsichtigung der Beamten für die auf Herzoglich Anhaltischem Gebiete belegenen Bahnstrecken erfolgt lediglich durch die zuständigen Königlich Preußischen Behörden. Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten für diese Strecken soll auf Angehörige des Anhaltischen Staates vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls qualifizirte Militairanwärter, unter welchen Herzoglich Anhaltische Staats- und Kontingents-Angehörige gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande des Heimathlandes nicht aus und sind während ihres dienstlichen Aufenthaltes daselbst nur denjenigen Steuern und Personallasten unterworfen, welche nach den dortigen Landesgesetzen unter gleichen Verhältnissen für alle Fremde zur Anwendung gelangen.

Die Bahnbeamten sind rücksichtlich der Disziplinarbehandlung ausschließlich der Königlich Preußischen Regierung, bezw. deren zuständigen Organen, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates unterworfen, in welchem sie ihren amtlichen Wohnsitz haben.

Artikel XI.

Die Bestimmung der Fahrzeiten und Transportpreise steht, unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs, ausschließlich der Königlich Preußischen Regierung zu.

Artikel XII.

Die Herzoglich Anhaltische Regierung nimmt ein Recht auf den Erwerb der Bahnen nicht in Anspruch, auch wird sie, so lange die Bahnen im Eigenthum und Betriebe der Königlich Preußischen Regierung sich befinden, den Be-

 trieb

trieb weder mit einer Gewerbesteuer, noch einer anderen Staatsabgabe belegen, desgleichen sollen die Bahnen mit allem Zubehör von der Grundsteuer befreit sein.

Artikel XIII.

Die Herzoglich Anhaltische Regierung gestattet der Königlich Preußischen Regierung und der Telegraphenverwaltung des Deutschen Reichs auf dem Terrain, welches für die den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnen zu erwerben ist, ober- und unterirdische elektromagnetische Telegraphenlinien durch das Herzogliche Gebiet zu führen, diese Linien zu Zwecken des Bahnbetriebes, bezw. des öffentlichen Verkehrs nutzbar zu machen, und die Leitungen nach Maßgabe des eintretenden Bedürfnisses zu vermehren.

Artikel XIV.

Die Königlich Preußische Regierung wird ohne Zustimmung der Herzoglich Anhaltischen Regierung die auf deren Gebiete belegenen Bahnstrecken nicht veräußern.

Artikel XV.

Die Ratifikationen dieses Vertrages sollen spätestens binnen sechs Wochen nach der Unterzeichnung in Berlin ausgewechselt werden.

Dessen zu Urkund ist gegenwärtiger Vertrag zweifach ausgefertigt, von den Bevollmächtigten unterschrieben und mit deren Insiegeln versehen worden.

So geschehen und vollzogen Berlin, den 11. Juni 1875.

(L. S.) Theodor Weishaupt.

(L. S.) August Oelze.

Vorstehender Vertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).